



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

①2 **Offenlegungsschrift**  
①0 **DE 196 32 352 A 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>8</sup>:  
**B 60 J 7/22**  
B 60 R 21/13

②1 Aktenzeichen: 196 32 352.5  
②2 Anmeldetag: 10. 8. 96  
④3 Offenlegungstag: 12. 2. 98

DE 196 32 352 A 1

⑦1 Anmelder:  
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 70435 Stuttgart, DE

⑥1 Zusatz zu: 195 34 584.3

⑦2 Erfinder:  
Pfertner, Kurt, 71299 Wimsheim, DE; Stadler, Bernd,  
71287 Weissach, DE

⑤4 Windschott für ein Cabriolet

⑤7 Ein durch eine stehend angeordnete Scheibe gebildetes Mittelteil eines Windschotts ist über zumindest eine untere Steckverbindung und beabstandet angeordnete obere Rastverbindungen in seiner Betriebsstellung am Überrollbügel in Lage gehalten. Das Mittelteil ist erst nach Freischwenken von federbelasteten Rasthebeln der Rastverbindungen vom Überrollbügel lösbar.

DE 196 32 352 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 12. 97 702 067/409

8/23

Die Erfindung bezieht sich auf ein Windschott für ein Cabriolet gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Aus der noch nicht veröffentlichten Ratentanmeldung DE 195 34 584.3 geht ein mehrteilig ausgebildetes Windschott für ein Cabriolet hervor, das an einem feststehenden Überrollbügel befestigbar ist.

Ein durch eine aufrechte Scheibe gebildetes Mittelteil des Windschotts ist über zumindest eine Steckverbindung und/oder eine Rastverbindung am Überrollbügel in Lage gehalten.

Aufgabe der Erfindung ist es, die Halterung eines Mittelteils des Windschotts so weiterzubilden, daß einerseits das Einsetzen des Mittelteils von der Sitzposition aus in einfacher Weise möglich ist, wogegen ein unbeabsichtigtes Lösen des Mittelteils vom Überrollbügel — insbesondere im Fahrbetrieb — verhindert werden soll.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale enthalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch eine untere Steckverbindung und zwei obere Rastverbindungen ein einfaches Einsetzen und Festlegen des Windschottmittelteils gegeben ist. Durch die federbelasteten Rasthebel der lösbaren Rastverbindungen wird sichergestellt, daß das Mittelteil erst nach einem manuellen Freischwenken der Rasthebel demontierbar ist. Die unteren Steckverbindungen bewirken eine Vorfixierung des Mittelteils am Überrollbügel. Durch eine nachfolgende Schwenkbewegung nach vorne wird das Mittelteil an den Clipsböcken automatisch verrastet. Dies stellt eine hohe Sicherheit gegen Mißbrauch dar. Die an den Aufnahmen für die Zapfen vorgesehenen Federelemente bewirken eine Klapperfreiheit der Halterung. Der Clipsbock und die am Einfaßrahmen vorgesehenen Bauteile der Rastverbindung bilden stylistisch eine geschlossene Einheit.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht von hinten auf einen feststehenden Überrollbügel eines offenen Kraftfahrzeuges (Cabriolet) mit einem am Überrollbügel angebrachten mehrteiligen Windschott,

Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II der Fig. 1 durch die untere Steckverbindung zwischen dem Mittelteil des Windschotts und dem Überrollbügel,

Fig. 3 eine Einzelheit X der Fig. 1 in größerer Darstellung, die eine obere Rastverbindung zwischen dem Mittelteil des Windschotts und dem Überrollbügel zeigt, wobei ein Rasthebel der Rastverbindung eine Verriegelungsstellung einnimmt,

Fig. 4 eine Ansicht entsprechend Fig. 3, jedoch ist hier der Rasthebel in eine Freigabestellung verschwenkt, in der die Rastverbindung gelöst werden kann,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 3 in größerem Maßstab und

Fig. 6 eine perspektivische Ansicht auf den am Überrollbügel angebrachten Clipsbock der lösbaren Rastverbindung.

Ein nicht näher dargestelltes zweisitziges offenes Kraftfahrzeug (Cabriolet) weist hinter den vorderen Sit-

zen 1 einen feststehenden Überrollbügel 2 auf, wobei am Überrollbügel 2 ein Windschott 3 angebracht ist, durch das die auf den vorderen Sitzen 1 befindlichen Insassen vor von rückwärts her einströmender störender Luftströmung geschützt werden (unangenehme Zerscheinungen im Kopf- bzw. Nackenbereich).

Der über aufrechte Stützabschnitte am Fahrzeugboden festgelegte Überrollbügel 2 weist etwa in Höhe der Fahrzeug-Gürtellinie 4 zumindest einen sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckenden Rohrabschnitt 5 auf, der im Ausführungsbeispiel einen leicht gebogenen Formverlauf aufweist. In seitlichen außenliegenden Bereichen 6 und 7 sind vom querverlaufenden Rohrabschnitt 5 zwei nach oben hin vorstehende Bügelabschnitte 8 bzw. 9 weggeführt. Jeder Bügelabschnitt 8 bzw. 9 begrenzt zusammen mit einem Teilbereich des querverlaufenden Rohrabschnitts 5 eine Öffnung 10 bzw. 11. Der Fahrzeugmittellängsebene A-A zugekehrte Bereich der Bügelabschnitte 8 bzw. 9 und ein mittlerer Bereich des Rohrabschnitts 5 definieren einen nach oben hin offenen Ausschnitt 12 des Überrollbügels 2.

Das sich in aufrechter Richtung erstreckende Windschott 3 setzt sich aus einem Mittelteil 13 und zwei Seitenteilen 14 und 15 zusammen, wobei die Seitenteile 14 und 15 in die Öffnungen 10 bzw. 11 der Bügelabschnitte 8 und 9 und das Mittelteil 13 in den Abschnitt 12 des Überrollbügels 2 eingesetzt sind.

Das Mittelteil 13 wird durch eine transparente, stehend angeordnete Scheibe 19 gebildet, die lösbar mit dem Überrollbügel 2 verbunden ist. Aus Gewichtsgründen ist die Scheibe 19 vorzugsweise aus geeignetem Kunststoff (Plexiglas) hergestellt, wobei die Scheibe 19 mit einer kratzfesten Beschichtung und/oder einer Tönung versehen sein kann. Die Scheibe 19 kann jedoch auch aus Glas gefertigt sein.

Am unteren Rand der Scheibe 19 und/oder an den beiden seitlich außenliegenden aufrechten Rändern der Scheibe 19 ist ein Einfaßrahmen 26 vorgesehen, der durch Kleben, Clipsen oder dergleichen fest mit der eingesteckten Scheibe 19 verbunden ist. Der Einfaßrahmen 26 wird im Ausführungsbeispiel durch ein einstückiges Kunststoffteil gebildet. Er kann jedoch auch aus Aluminium, Gummi oder dergleichen gefertigt sein.

Das Mittelteil 13 des Windschotts 3 ist über zumindest eine untere Steckverbindung 21 und zwei obere beabstandete angeordnete Rastverbindungen 22 in seiner Betriebsstellung B am Überrollbügel 2 in Lage gehalten, wobei das Mittelteil 13 erst nach manuellem Freischwenken von federbelasteten Rasthebeln 27 der Rastverbindungen 22 wieder vom Überrollbügel 2 lösbar ist.

Die im Ausführungsbeispiel etwa im Bereich einer Fahrzeuglängsmittellebene A-A vorgesehene untere Steckverbindung 21 umfaßt ein Lagerelement 28 und eine mit diesem zusammenwirkende Aufnahme 29 (Fig. 2). Das Lagerelement 28 ist am querverlaufenden Rohrabschnitt 5 des Überrollbügels 2 angeordnet und zwar an dessen Oberseite. Gemäß Fig. 2 weist das Lagerelement 28 einen nach oben hin vorstehenden etwa halbkreisförmigen Lagerabschnitt 30 auf, der sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckt und mit der korrespondierend ausgebildeten, etwa muldenförmigen Aufnahme 29 des Einfaßrahmens 26 bei aufgesetztem Windschott-Mittelteil 13 in Wirkverbindung steht. Der Lagerabschnitt 30 und die Aufnahme 29 sind so ausgebildet, daß eine Schwenkbewegung in geringem Umfang (z. B. etwa  $15^\circ \pm 5^\circ$ ) des Mittelteils 13 bei der Montage möglich ist.

Das aus Kunststoff gefertigte Lagerelement 28 weist

eine abschnittsweise umspritzte Nietlasche 31 auf, wobei der nicht umspritzte, nach unten ragende Bereich der Nietlasche 31 an einer aufrechten Wandung 32 des Rohrabchnitts 5 befestigt ist (beispielsweise durch Niete). Das Lagerelement 28 könnte jedoch auch dem Einfußrahmen 26 und die Aufnahme 29 dem Überrollbügel 2 zugeordnet sein (kinematische Umkehr).

Das Mittelteil 13 wird im Ausführungsbeispiel bei der Montage von oben bzw. schräg hinten mit der Aufnahme 29 auf den vorstehenden Lagerabschnitt 30 aufgesetzt (Entnahme- bzw. Einführstellung C). Nach dem Herstellen der unteren Steckverbindung 21 (Vorförderung) wird das Mittelteil 13 um das untere Lagerelement 28 nach vorne geschwenkt bis das Mittelteil 13 automatisch an den oberen Rastverbindungen 22 verrastet (Betriebsstellung B). In Fig. 2 ist die Betriebsstellung B mit durchgezogenen Linien und die Entnahme bzw. Einführstellung C strichpunktiert dargestellt.

Jede Rastverbindung 22 umfaßt einen am angrenzenden Bügelabschnitt 8 bzw. 9 des Überrollbügels 2 befestigten Clipsbock 33, der bei montiertem Mittelteil 13 mit einem angeformten Zapfen 34 des Einfußrahmens 26 und einem schwenkbaren federbelasteten Rasthebel 27 zusammenwirkt.

Jeder etwa horizontal ausgerichtete, sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckende, einstückig mit dem Einfußrahmen 26 verbundene Zapfen 34 ragt bei montiertem Mittelteil 13 in eine einseitig offene obere Aufnahme 35 des Clipsbockes 33 hinein und steht dort mit einem Federelement 36 in Wirkverbindung (Fig. 5). Dadurch werden Klappergeräusche bei eingesetztem Mittelteil 13 vermieden. Die offene Seite der Aufnahme 35 erstreckt sich entgegen der Fahrtrichtung des Kraftfahrzeuges. Das Federelement 36 ist gemäß Fig. 5 einstückig mit der oberen Aufnahme 35 des aus Kunststoff gefertigten Clipsbockes 33 ausgebildet und wird durch einen nach innen ragenden federnden Steg 37 gebildet, der abschnittsweise am Zapfen 34 unter Vorspannung aufliegt. Das Federelement 36 könnte jedoch auch durch ein separates Teil aus Federstahl gebildet werden, das nachträglich in die Aufnahme 35 eingeklippt ist (nicht näher dargestellt).

Unterhalb der oberen Aufnahme 35 ist am Clipsbock 33 eine hinterschnittene, aufrecht verlaufende Aufnahmenut 38 mit einer vorgelagerten Einführschräge 39 vorgesehen, wobei der federbelastete Rasthebel 27 beim nach vorne Schwenken des Mittelteils 13 entlang der Einführschräge 39 nach unten gleitet bis er in die hinterschnittene, nach unten hin offene Aufnahmenut 38 eingreift. Bei diesem Vorgang erfolgt ein zwangsweises seitliches Auslenken des Rasthebels 27.

Der federbelastete Rasthebel 27 ist am Einfußrahmen 26 um eine Drehachse 40 schwenkbar gelagert und von einer Verriegelungsstellung D in eine Freigabestellung E bewegbar und umgekehrt. Die nicht näher dargestellte Feder beaufschlagt den Rasthebel 27 in Richtung Verriegelungsstellung D.

Da die Rasthebel 27 auf der den vorderen Sitzen 1 abgekehrten Seite des Windschotts 3 angeordnet sind, ist ein Lösen der Rastverbindung 22 von der Sitzposition aus nicht möglich. Zum Lösen der Rastverbindung 22 müssen beide Rasthebel 27 entgegen der Federwirkung von der Verriegelungsstellung D in die Freigabestellung E verschwenkt werden, in der sie außer Eingriff mit den Aufnahmenuten 38 gelangen. Erst danach ist ein Verschwenken des Mittelteils 13 von der Betriebsstellung B nach hinten in die in Fig. 2 dargestellte Stellung C möglich, in der das Mittelteil 13 entfernt werden kann.

Der Clipsbock 33 und die Bauteile der Rastverbindung 22 bilden stylistisch eine geschlossene Einheit. Gemäß Fig. 5 ist der Clipsbock 33 unter Vermittlung einer Niettasche 41 am Überrollbügel 2 befestigt (z. B. vernietet).

Der Rasthebel 27 setzt sich gemäß den Fig. 3 bis 5 aus einem hintenliegenden Griffabschnitt 42 und einer mit der Aufnahmenut 38 in Wirkverbindung stehenden Rastzunge 43 zusammen. Die Rastzunge 43 ist einstückig mit dem Griffabschnitt 42 ausgebildet und etwa parallel zu diesem ausgerichtet.

Der beim Einsetzen des Mittelteils 13 mit der Einführschräge 39 zusammenwirkende Bereich der Rastzunge weist einen gebogenen Formverlauf auf.

#### Patentansprüche

1. Windschott (3) für ein Cabriolet mit einem feststehenden Überrollbügel (2), das in seiner aufrechten Betriebsstellung (B) am Überrollbügel (2) festlegbar ist, wobei der Überrollbügel (2) einen etwa in Höhe der Fahrzeug-Gürtellinie (4) verlaufenden, sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckenden Rohrabchnitt (5) umfaßt, von dem in seitlich außenliegenden Bereichen (6 und 7) nach oben hin vorstehende Bügelabschnitte (8 bzw. 9) weggeführt sind und daß sich das Windschott (3) aus einem Mittelteil (13) und zwei Seitenteilen (14 und 15) zusammensetzt wobei die Seitenteile (14 und 15) in die Öffnungen (10 bzw. 11) der Bügelabschnitte (8 bzw. 9) und das Mittelteil (13) in den durch die Bügelabschnitte (8 und 9) und den querverlaufenden Rohrabchnitt (5) begrenzten Ausschnitt (12) des Überrollbügels (2) eingesetzt sind, ... nach Patentanmeldung 195 34 584.3, dadurch gekennzeichnet, daß das durch eine transparente, stehend angeordnete Scheibe (19) gebildete Mittelteil (13) des Windschotts (3) über zumindest eine untere Steckverbindung (21) und beabstandet angeordnete obere Rastverbindungen (22) in seiner Betriebsstellung (B) am Überrollbügel (2) in Lage gehalten ist und daß das Mittelteil (13) erst nach einem Freischwenken von federbelasteten Rasthebeln (27) der Rastverbindungen (22) vom Überrollbügel (2) lösbar ist.
2. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die untere Steckverbindung (21) durch ein Lagerelement (28) und eine mit diesem zusammenwirkende Aufnahme (29) gebildet wird.
3. Windschott nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Lagerelement (28) am querverlaufenden Rohrabchnitt (5) des Überrollbügels (2) angeordnet ist und daß die Aufnahme (29) an einem Einfußrahmen (26) der Scheibe (19) ausgebildet ist.
4. Windschott nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Lagerelement (28) einen nach oben hin vorstehenden, etwa halbkreisförmig ausgebildeten Lagerabschnitt (30) aufweist, der mit der korrespondierenden muldenförmigen Aufnahme (29) bei aufgesetztem Windschott-Mittelteil (13) in Wirkverbindung steht, wobei der Lagerabschnitt (30) und die Aufnahme (29) so ausgebildet sind, daß eine definierte Schwenkbewegung des Mittelteils (13) bei der Montage möglich ist.
5. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß jede obere Rastverbindung (22) einen am angrenzenden Bügelabschnitt (8, 9) des Überrollbügels (2) angeordneten Clipsbock (33) umfaßt der bei montiertem Mittelteil (13) mit einem angeformten Zapfen (34) und einem federbelasteten

Rasthebel (27) des Einfußrahmens (26) zusammenwirkt.

6. Windschott nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Zapfen (34) in eine einseitig offene Aufnahme (35) des Clipsbockes (33) hineinragt und dort mit einem Federelement (36) in Wirkverbindung steht. 5

7. Windschott nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement (36) einstückig mit der Aufnahme (35) des aus Kunststoff gefertigten Clipsbockes (33) ausgebildet ist und durch einen gebogenen, federnden Steg (37) gebildet wird. 10

8. Windschott nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der federbelastete Rasthebel (27) am Einfußrahmen (26) schwenkbar gelagert ist und bei montiertem Mittelteil (13) in eine hinterschnittene Aufnahmenut (38) des Clipsbockes (33) eingreift. 15

9. Windschott nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der aufrecht verlaufenden Aufnahmenut (38) eine Einführschräge (39) vorgelagert ist, entlang der der Rasthebel (27) bei der Montage des Mittelteils (13) entlanggleitet, bis er in die Aufnahmenut (38) eingreift. 20

10. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß nach Herstellung der unteren Steckverbindung (21) das Mittelteil (13) am Überrollbügel (2) vorfixiert ist und daß durch eine anschließende, nach vorne gerichtete Schwenkbewegung des Mittelteils (13) eine zwangsweise Verrastung des Mittelteils (13) in den beiden oberen Rastverbindungen (22) erfolgt, wobei bei der zwangsweisen Verrastung die federbelasteten Rasthebel (27) beim Entlanggleiten auf der Einführschräge (39) in ihre Freigabestellung (E) verschwenkt werden. 25 30 35

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

40

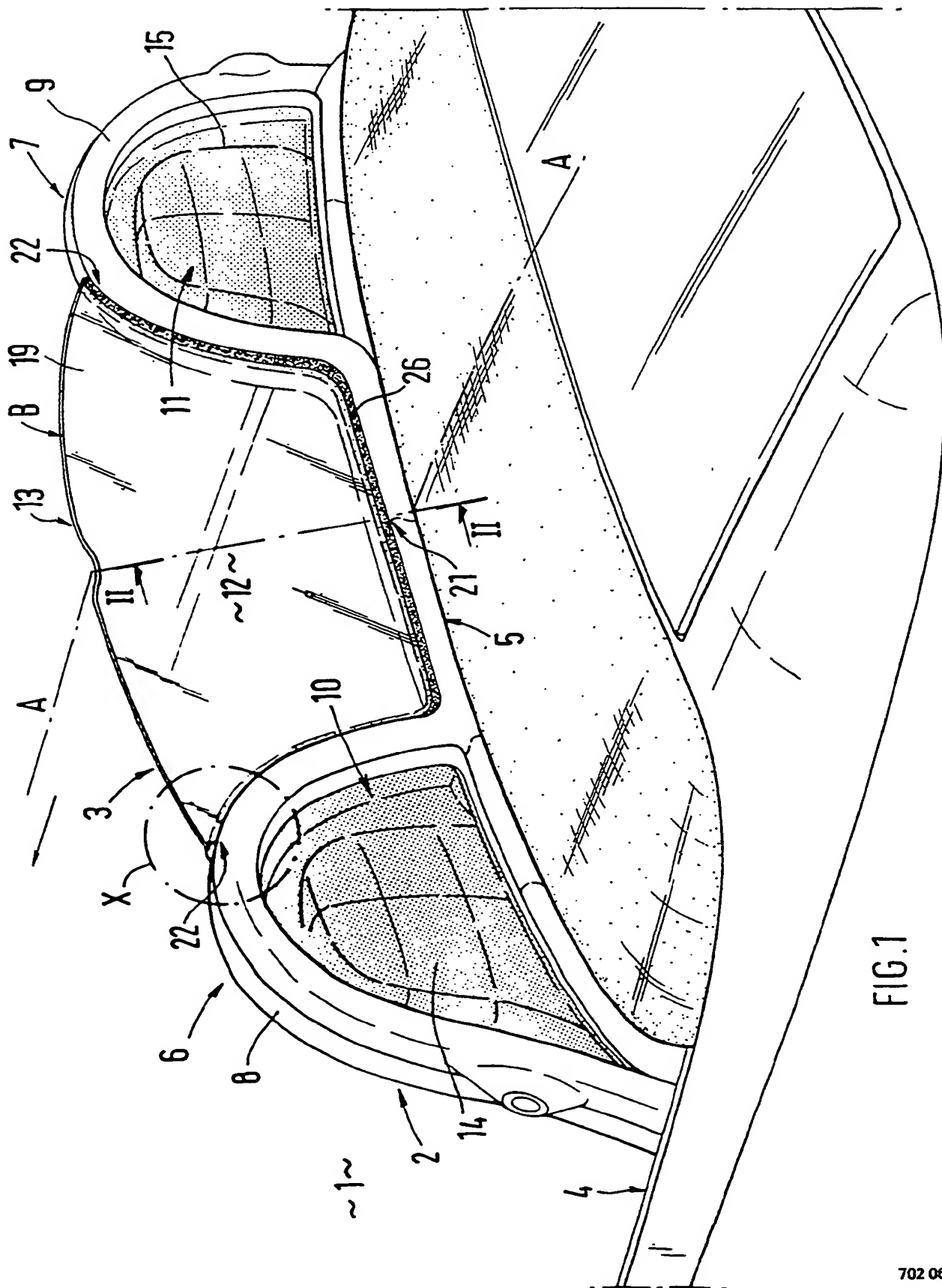
45

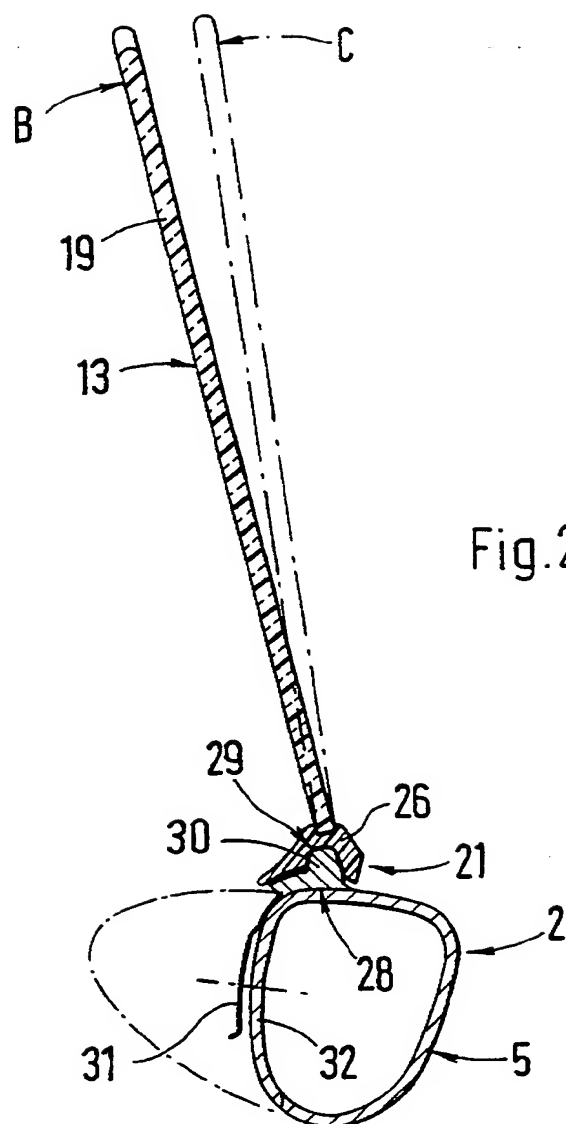
50

55

60

65





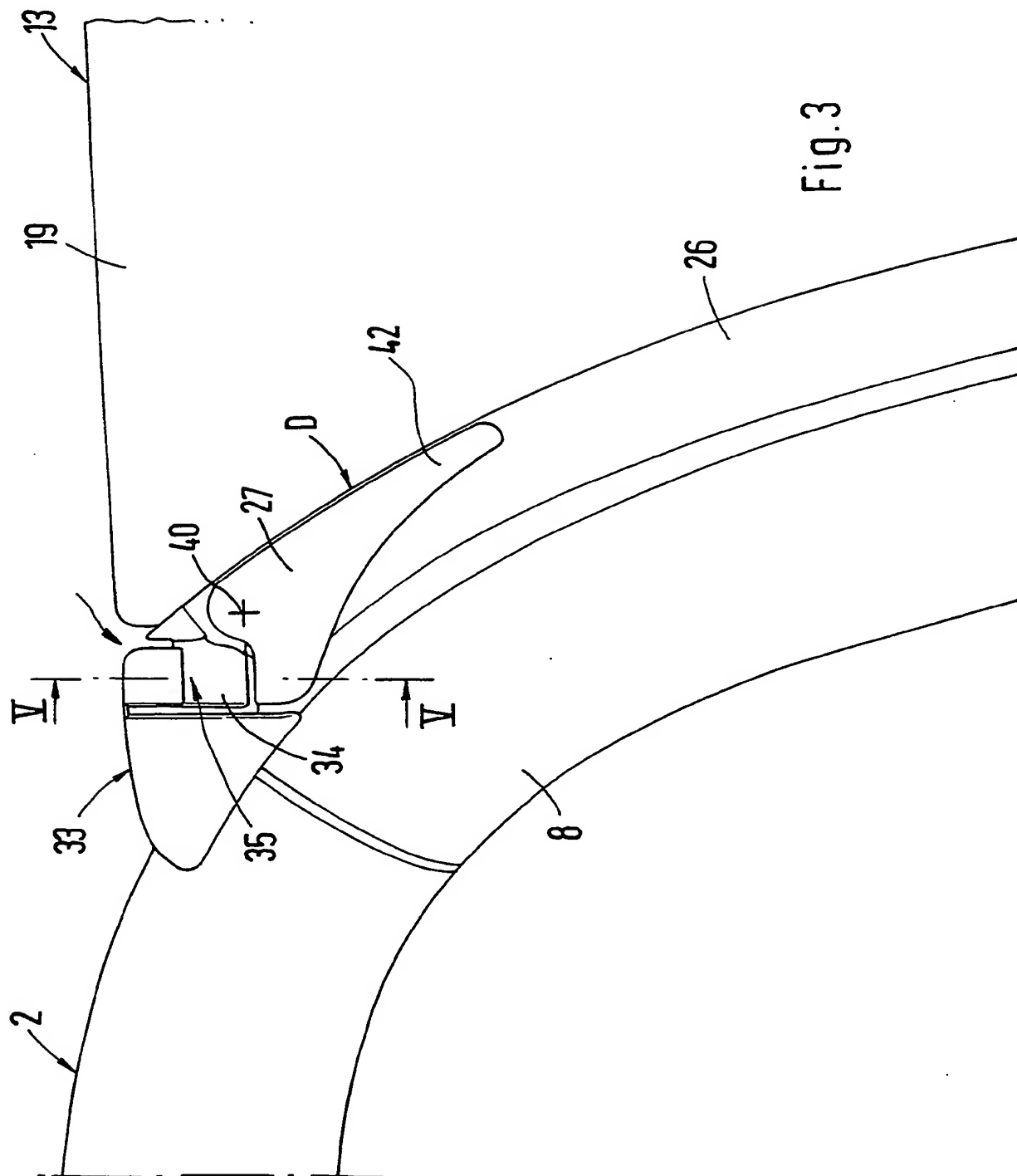
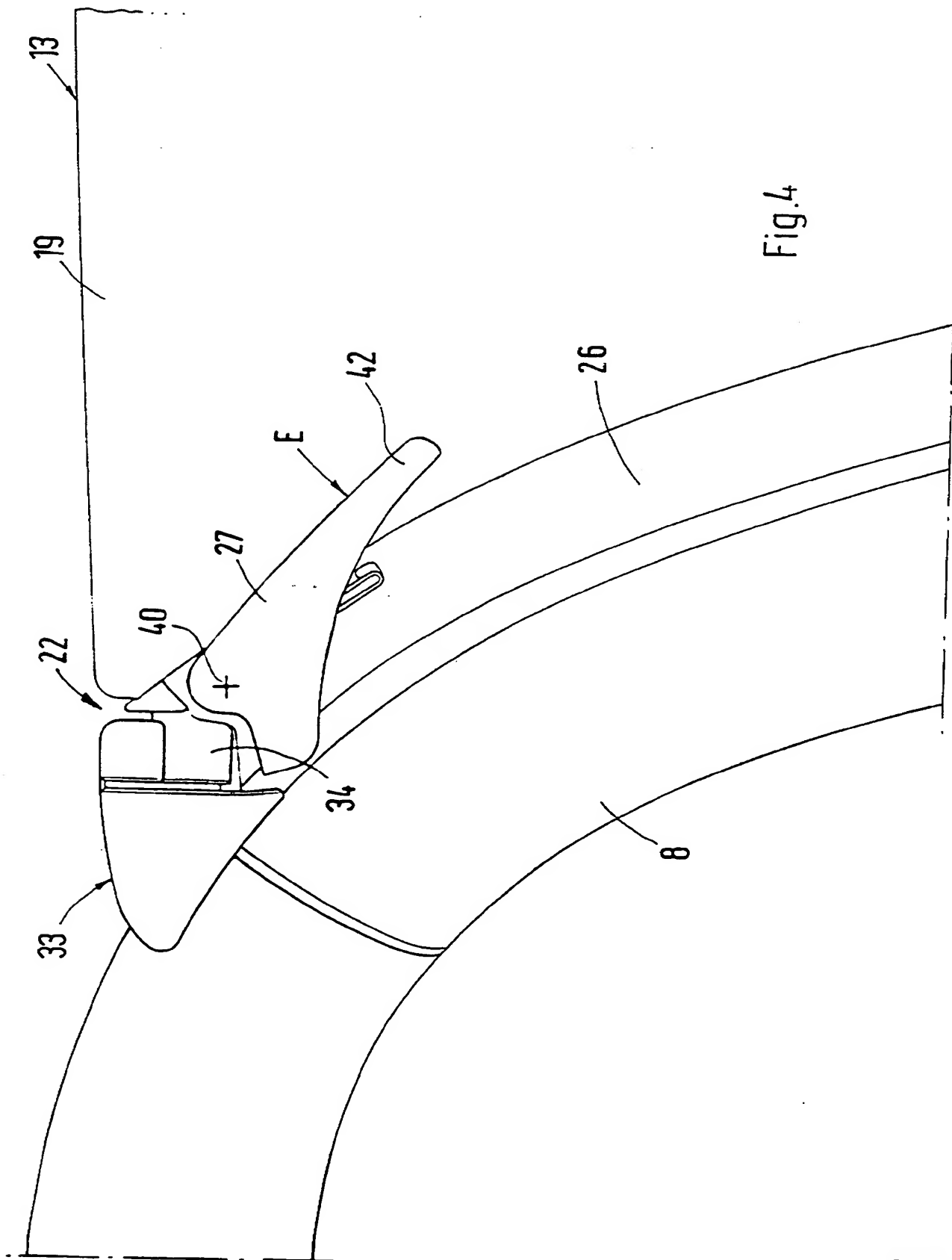


Fig. 3





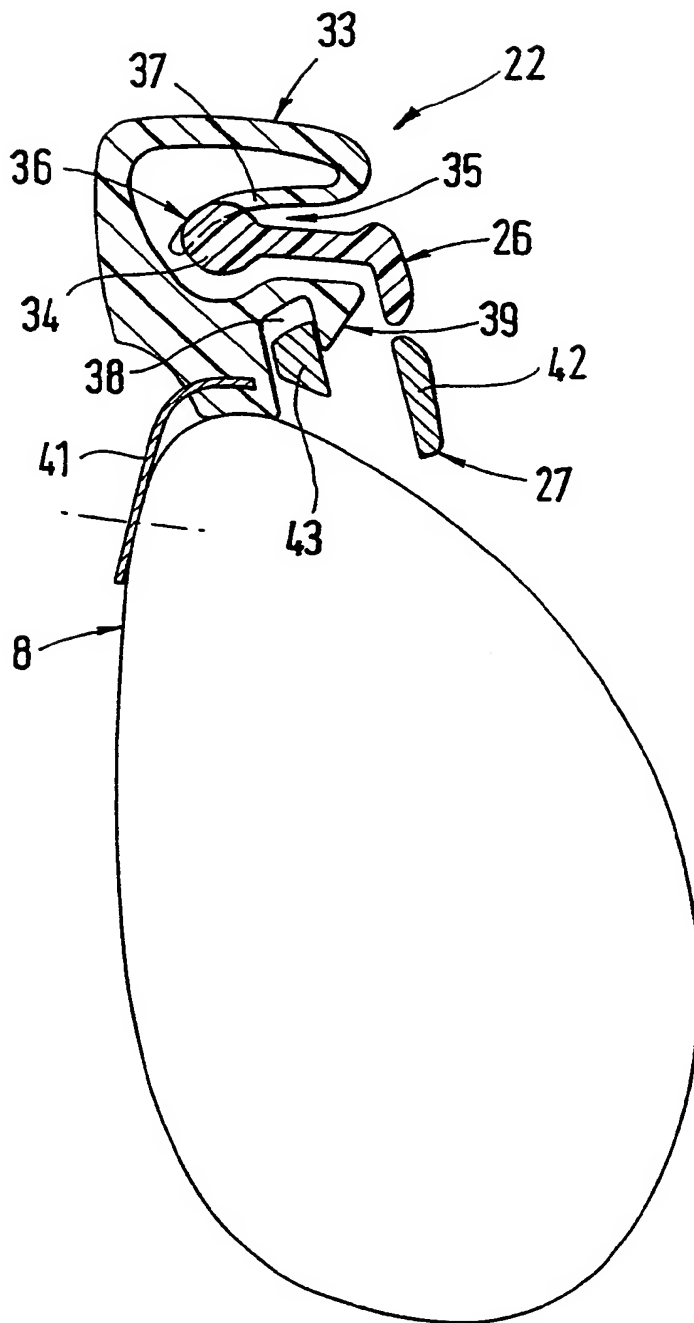


Fig. 5

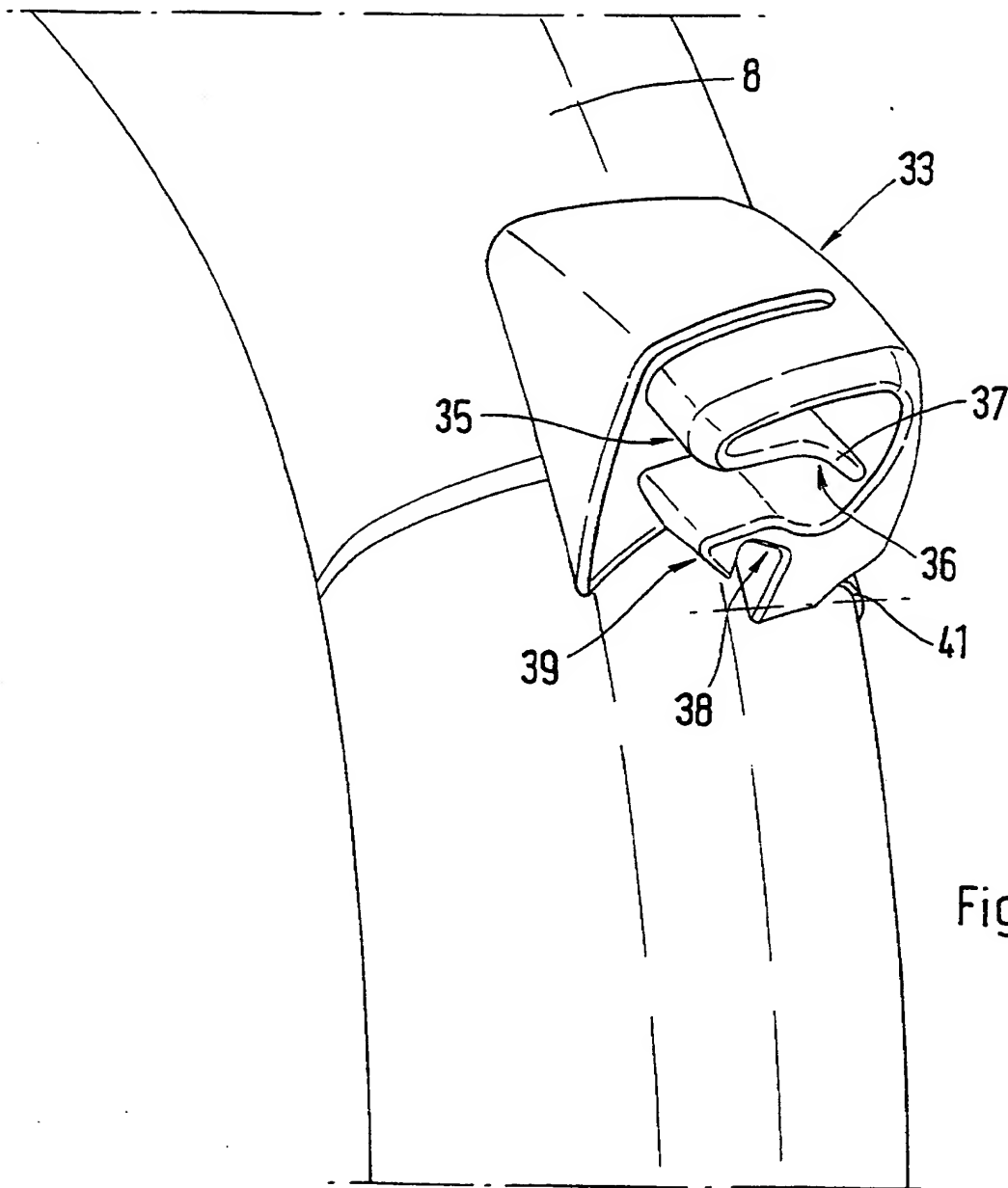


Fig. 6